

## Økonomiforvaltningen

0. Lokaludvalgets borgerdialog om forslag til kommuneplan	1
1. Indledning	2
2. Positiv respons på udvalgte kommentarer i den interne høring	3
3. Generelt for Indre By	4
4. Borgerdialog om udvikling i København	6
5. Klimaplanen	6
6. 15 minutters byen	7
7. Indre Bys rolle som bymidte	8
8. Om kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet	10
Befolkningsudvikling	10
Mobilitet	11
Luftforurening	13
Cykelturisme	13
Turisme	15
Skybrudsikring og stormflodssikring	16
9. Om kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by	16
10. Om kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø	17
11. Om kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid	17
12. Om Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl	18
Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4	18
Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed	20
13. Om kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus	21

### **0. Lokaludvalgets borgerdialog om forslag til kommuneplan**

Den 3. oktober 2024 var Indre By Lokaludvalg vært for et borgermøde om forslaget til kommuneplan 2024. I bilaget ses et referat af mødet.

Vi vil her pege på de væsentligste indsigter fra borgermødet, som er forbundne med hinanden:

1. Organisering af København i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen. Indre By kan inddeles i en række områder, som kan organiseres i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen.
2. En vægtning af et udvidet nærdemokrati som middel til at mobilisere borgerne i lokalområderne.  
Nærdemokratiet skal forbindes med tildeling af budgetmidler til at gennemføre lokale byudviklingsprojekter.
3. Byindretning set i børnehøjde, børneøjne perspektiv.  
Byen skal være sikker trafikalt og egnet til leg og aktiviteter på udvalgte veje og pladser.

### ***1. Indledning***

Indre By Lokaludvalgs kommentarer til forslag til kommuneplan 2024 'Fremtidens klimavenlige hovedstad' viser vores ønsker for udviklingen i Indre By frem mod 2035. Kommentarer og forslag til ændringer i Kommuneplanen tager dels udgangspunkt i hvidbogen for den interne høring, forslag til KP24, august 2024 samt rammer og retningslinjer.

Indre By Lokaludvalgs bydelsplan er udgangspunktet for vores arbejde. Denne plan skal ifølge vores samarbejdsaftale også indgå i forvaltningens arbejde vedrørende Indre By. Det må gerne uddybes i kommuneplanen, hvordan denne plan har været anvendt i arbejdet med kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By Lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med

arbejdet med kommuneplanen og generelt i lokale sager der vedrører Indre By, der påvirkes af kommuneplanen.

Vi ønsker at få et overblik over, hvordan den sidste kommuneplan blev implementeret og hvilke dispensationer, der blev givet.

Vi ønsker også svar på, om målsætninger i den sidste kommuneplan blev opnået. Hvis ikke, beder vi om at få oplysning om årsagen til det.

Lokaludvalget formoder, at kommunen ikke kan overholde egne målsætninger, fordi målsætningerne ikke følges op med handlinger. Hvis vores formodning er korrekt, synes vi, at det er kritisabelt, at det forholder sig sådan.

Overordnet foreslår lokaludvalget, at kommunens strategier, planer, politikker mv. indeholder målbare målsætninger.

## ***2. Positiv respons på udvalgte kommentarer i den interne høring***

Vi lægger mærke til, at der er sket ændringer som følge af vores forslag til kommuneplan i den interne høring.

1. På side 55 i hvidbogen: At begrebet ture vil blive defineret og bilturene skal udgøre max. 20%. Dette er vigtigt for at trafikken bedre kan planlægges og biler fylder mindre i byen.
2. På side 57 i hvidbogen: At besøgende står sidst i en opremsning om, hvordan byen skal udvikles, så der er fokus på dem, der bor i København.
3. På side 57 i hvidbogen: At der lægges vægt på, at grønne områder også skal bruges til fordybelse.
4. Vi er på samme måde tilfredse med, at der er fokus på at sprede turismen og skabe gode lokale miljøer i hele byen.
5. Hvordan det er understreget, at der ønskes fortætning i stationsnære områder med lav tæthed og som bygherrer derfor kan anmode om at få fremmet nye

byggemuligheder i, jf. side 26 i kapitel 2, 'Tætheder'. Vi ser at den planlagte bebyggelsestæthed er på 150-180%. I Indre By Lokaludvalgs område er den på over 215%. Vi formoder, at dette reguleres i retningslinjer/rammer.

6. Ligeledes ser vi kommunens intention på side 91, kapitel 5 i forslag til kommuneplanen, om at inspirere og indgå dialog med private bygherrer om klimavenlige byggeprocesser og byggematerialer samt stille klima-krav til offentligt byggeri og byggepladser positivt. Emissioner fra entreprenørmaskiner og non-road arbejdsmaskiner bør der dog også være opmærksomhed på og gerne også tal herfor, jf. 'Ren luft til københavnere', side 19.<sup>1</sup>

### **3. Generelt for Indre By**

Følgende viser vores overordnede tanker om hvordan kommuneplanen påvirker Indre By. De vil blive uddybet senere i høringssvaret. Dette er et stort emne, så vi har valgt at fokusere på de emner, som vi oplever mest i hverdagen.

Vi ønsker, at der i langt højere grad sættes fokus på arkitektur, byudvikling, som i særlig grad fremmer social bæredygtighed i form af beboernes stedsidentitet, trivsel, livskvalitet, sammenhængskraft og diversitet, større antal betalbare boliger og ikke mindst sunde og trygge omgivelser for beboerne i Indre By.

Der skal være fokus på, at der er en bydel med mange besøgende og meget byliv, der skal være foreneligt med beboelse.

I de kommende år vil en del af beboerne være ældre og børnefamilier, som er afhængig af kort afstand til indkøb, bibliotek, transport og adgang til parkering tæt på bolig. Der skal være en trafikplan, der prioriterer den lokale trafik og gode

---

<sup>1</sup> 'Ren luft til københavnere':  
<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/478d612d-81c6-4f14-8368-c4178cc501e3/b47298c7-93dc-415d-a471-ce98e4d6e593-bilag-1.pdf>

forhold for cykler og fodgængere.

Dette kræver tæt styring af en bæredygtig byudvikling herunder konceptet om 15-minutters byen. Der skal findes løsninger herpå i kommunen og i samarbejde med stat, region, Greater Copenhagen og andre relevante aktører inklusiv Indre By Lokaludvalg.

Wonderful Copenhagen er opmærksomme på omstillingen til en bæredygtig turisme jf. analysen 'Bæredygtighed i turismeerhvervet', men peger også på de store udfordringer specielt angående social bæredygtighed.<sup>2</sup> Dette er kun muligt, hvis der er en strategi, der følges op med handleplaner, som også medfører en mere spredt turisme, også om sommeren.

Indre By har en stor kulturarv med mange kulturmiljøer og byarkitektoniske helheder, som der skal værnes om. Det betyder også, at Lokaludvalget fortsat ønsker bevarende lokalplaner i bydelen, hvor facade og tag kun kan ændres efter aftale med kommunen. Borgerrepræsentationen har afvist at inkludere SAVE 4 ejendomme som bevaringsværdige i kommuneplanen. Der står i hvidbogen at hvis SAVE 4 ejendomme bliver bevaringsværdige, vil det gøre energirenoveringer umulig i mange ejendomme. Ifølge Slots- og Kulturstyrelsen er det muligt at energirenovere uden at påvirke klimaskærmen på et hus.

Kulturarven er med til at gøre Indre By attraktiv og beskyttelse heraf skal prioriteres højt, så vores byrum ikke ændres gradvist ved at der tilføjes en ekstra etage, eller en ejendom udvides.

---

<sup>2</sup>

[Bæredygtighed i turismeerhvervet - marts 2022.pdf \(wonderfulcopenhagen.com\)](#)

Overordnet er der behov for få opdateret de gældende lokalplaner i Indre By. Mange lokalplaner i vores bydel er forældet. Det gælder ikke mindst strøggadelokalplaner. Her omtales fx ”bankfilialer”, hvilket vel ikke giver mening nu.

#### **4. Borgerdialog om udvikling i København**

Borgerdialog og -inddragelse er en forudsætning for den gode borgernære udvikling af København. Lokaludvalget kvitterer for hvidbogens uddybende begrundelser for accept/afvisning af forslag til KP24 i den interne høring og ser frem til udfoldelsen af visionen ‘Vores København’.

I hvidbogen side 54 står der, at forvaltningen er opmærksom på løbende at drage læring af arbejdet med kommuneplanlægningen. Der står endvidere, at der er fokus på at gennemføre en omfattende borgerdialog og at forvaltningen gerne vil samarbejde med lokaludvalgene om dette. Vi ser frem til at se, hvordan borgerinddragelsen, som den foregår nu, vil påvirke det endelige udkast for kommuneplanen.

Der udføres løbende et arbejde i Indre By lokaludvalg, hvor vi er bindeled mellem borgere og kommune, og bidrager med viden om lokale spørgsmål. Der skal være en god kommunikation mellem lokaludvalg og forvaltning både i forbindelse med kommuneplanen og generelt i sager der vedrører Indre By.

#### **5. Klimaplanen**

På side 55 i hvidbogen står der, at dette emne vil blive taget op i en kommende klimaplan.

Kommuneplanen er det styrende dokument for Københavns udvikling. Vi er klar over, at der forestår et stort arbejde hen mod Danmarks og kommunens klimamål frem mod 2050. På trods af det, er det bekymrende, når en så stor del af planen endnu ikke er udarbejdet og kan være en del af denne høring.

Med henvisning til side 74 i forslaget til KP 24 støtter lokaludvalget, at der på grund af klimabelastning og luftforurening arbejdes for, at flere turister kommer med tog fremfor med fly, bus og privatbil.

Dog skal man huske på strategi bag Greater Copenhagen. Hvordan skal dette forslag styres i praksis, så turismen ikke påvirker klimaaftrykket i Indre By, ved at alle tager med tog til Københavns Hovedbanegård?

Der skal være et godt vidensgrundlag vedr. turismes "bevægelser" og adfærd, før politikker, strategier og planer lægges om en turisme, der tager hensyn til de lokale områder.

- Hvad er turisternes adfærd efter ankomst?
- Hvad betyder valg af hotel, seværdigheder, transport og restaurant?

## **6. 15 minutters byen**

På side 11 i forslag til kommuneplanen står der, at dette er et mål, og at 15 minutters byen er defineret ved 15 minutter enten via gang, cykel eller offentlig transport.

Vi gør opmærksom på Realdanias anden rapport '15 minutters byen - i dansk kontekst', hvor der peges på, at 15 minutters byen skal nås ved gang eller cykel, og at 30 minutters territoriet fx omfatter kollektiv trafik.

*"15 minutters byen fokuserer derfor på nærhed i fordeling af byens funktioner - for at reducere behovet for at transportere sig på tværs af byen, når nødvendige daglige funktioner skal håndteres. Derfor arbejdes der med fire grundlæggende principper for byen: Nærhed, tæthed, diversitet og lighed.*

*30 minutters territoriet er et vigtigt element i 15-minutters byen, og disse to koncepter skal ses i sammenhæng. Hvor 15 minutters byen fokuserer på at nå funktionerne til fods eller på cykel, omfatter 30 minutters territoriet andre former for mobilitet så som kollektiv transport og on-demand transport. I større byer handler det om forbindelserne mellem de forskellige 15 minutters bykvarterer. "*

(Side 12, Realdanias anden rapport: '15 minutters byen - i dansk kontekst', december 2023)

Indre By lokaludvalg bakker op om 15 minutters byen og gode funktionsblandede bykvarterer i alle dele af byen. Men hvorfor er dette begreb defineret ved 15

minutters gang, cykel eller offentlig transport i kommuneplanforslaget? Dette betyder, at Vanløse er indenfor 15 minutter af Indre By, hvilket er en stor afstand. Definitionen bør være 15 minutter ved gang eller cykel, så målene for andel af ture for gang og cykel får de bedste vilkår i bykvartererne.

#### Forslag til ændring:

Vi foreslår en note i forslag til KP24, side 26, spalte 3, afsnit 1:

*“I forbindelse med den konkrete planlægning for tætte byområder (...), og med fokus på København som en 15 minutters by.”*

*Note: “15 minutters byen fokuserer på at nå byens funktioner til fods eller på cykel. - 30 minutters territoriet handler om andre former for mobilitet fx kollektiv transport. Jf.Realdanias rapport ‘15 minutters byen - i dansk kontekst’, december 2023.”*

### **7. Indre Bys rolle som bymidte**

På side 57 i hvidbogen står der, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen inden for hvilke butikker, der er til stede, ikke kan styres af kommunen. I hvidbogen står der bl.a.

*“København City spiller i den forbindelse en særlig rolle som destination for både københavnere og turister. Det fremgår af kommuneplanforslaget, at byens detailhandel er under forandring, fordi de fysiske butikker bliver udfordret af ændrede forbrugs- og handelsmønstre, herunder bl.a. fortsat øget e-handel og stigende regional konkurrence.”*

Vi ønsker at spørge mere ind til dette udsagn, eftersom det er kommunens opgave at styre erhvervsudviklingen. Dette ses også gennem Retningslinjer for lokalisering af erhverv, Centerstruktur for detailhandel i den digitale kp24.kk.dk.<sup>3</sup>

*“City, Fisketorvet og Ørestad City skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud for københavnere, forbrugere i Øresundsregionen og turister i byen. I de øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelenes borgere.”*

<sup>3</sup> <https://kp24.kk.dk/retningslinjer/erhverv/centerstruktur-for-detailhandel>



Indre By Lokaludvalg mener, at indholdet i ovenstående citat ikke harmonerer med kommuneplanens intention om at sprede turismen ud til den øvrige del af København. Ved at anvende ordet 'tidssvarende' underforstås, at udvikling ikke kan styres. Det må være kommunens opgave at styre udviklingen og være på forkant - også ift. fremtidigt forbrug.

Vi foreslår følgende ændring, markeret med **rød skrift**:

*“City, Fisketorvet og Ørestad City skal ~~tilstræbe~~ at fastholde og udvikle en stærkere dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidten kan fungere som nær indkøbs- og mødested for bydelens borgere og 15 minutters byen understøttes. City har i dag et butiksudbud, der tilgodeser besøgende fra København, forbrugere i Øresundsregionen og turister. Niveaulet herfor søges nedbragt, således at øvrige funktionsblandede bykvarterer og udviklingsområder kan tiltrække besøgende som følge af strategien om 15 minutters byen, spredning af turisme og sameksistens mellem beboerne og besøgende i City. ~~City, Fisketorvet og Ørestad City~~ skal fastholde og udvikle et overordnet og tidssvarende butiksudbud for københavnernes, forbrugere i Øresundsregion og turister i byen. I de øvrige bymidter tilstræbes en stærk dagligvarehandel og en god udvalgsvarerhandel, så bymidterne kan fungere som nære indkøbs- og mødesteder for bydelens borgere.”*

I den forbindelse henviser vi også til rammerne i den digitale kp24.kk.dk:

*“I bymidterne skal stueetagen i bebyggelse langs primære butiksstrøg i videst muligt omfang anvendes til butikker og andre publikumsorienterede funktioner. I City skal butikker og andre publikumsorienterede funktioner normalt placeres i de nederste etager i facadebebyggelsen, og butikkernes størrelse og udforming skal respektere den eksisterende bygningsstruktur.” (<https://kp24.kk.dk/rammer/generelle-bestemmelser/detailhandel>)*

I Indre Bys er der flere barer og diskoteker og flere af dem er også placeret i sidegaderne, der rummer mange beboelsesejendomme. Dette giver ikke gode rammer for detailhandlen.

Vi ønsker en langt bedre styring og samstyring af bl.a. alkoholbevillinger mellem TMF og Kultur- og Fritidsudvalget. I flg 'Statistik over alkohol og natbevillinger i

København, september 2023', side 4-5 <sup>4</sup> har Indre By & Christianshavn flest serveringssteder med alkoholbevilling, i alt 815, siden april 2023 er der kommet fem flere steder. Vesterbro V og Nørrebro har henholdsvis 507 og 218.

Indre By Lokaludvalg ønsker fremover, at der skelnes mellem Christianshavn og Indre By Lokaludvalgs områder i statistikken for at kunne følge udviklingen tættere.

Det er vigtigt at fastholde, at der skal være et godt miljø, der tilgodeser, at der kommer blandet erhverv i et område, som det står i forslag til kommuneplanen. Indre By vil kun være attraktiv som bymidte, så længe vi har et område med blandet erhverv.

Der er i dag områder, hvor der er en høj koncentration af cafeer og natteliv på bekostning af butikker.

Til 1. spalte på side 81 i forslaget til kommuneplanforslaget om alsidig detailhandel i alle bydele beder vi om, at udviklingen i butiksstrukturen i de forskellige bydele måles, så man kan følge med i, om udviklingen går i den ønskede retning.

### ***8. Om kapitel 2 i forslag til kommuneplanen: Hovedstadens byudvikling og mobilitet***

Der er i forslag til kommuneplanen et fokus på Greater Copenhagen.

Det er godt, at der findes løsninger, der tilgodeser større områder, så problemer som trafik, boliger og skybrud kan løses.

### ***Befolkningsudvikling***

På side 15 i kommuneplanforslaget fremlægges to forskellige prognoser for udviklingen af befolkningen i hovedstadsregionen, herunder Københavns Kommune.

---

<sup>4</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Statistik%20over%20alkoholbevillinger%20og%20nattilladelser%20i%20K%C3%B8benhavn%2C%20september%202023.pdf>

Danmarks statistik fremskriver Københavns Kommunes befolkningstilvækst frem til 2036 med 59.000 indbyggere, mens Danmarks Statistik fremskriver tilvæksten i kommunen med kun 29.000 indbyggere og en mere balanceret vækst inden for hovedstadsregionen med 34.000 indbyggere i forstadskommunerne.

Forskellen for Københavns kommune på 30.000 indbyggere er markant. Danmarks Statistik bygger bl.a. på et fortsat fald i fødselstallet, en tendens til fortsat befolkningsskrump, som ses stort set overalt på kloden. Fremskrivningen har stor indflydelse på, hvor mange boliger der skal bygges i København i de kommende årtier, herunder det planlagte byggeri i Østhavnen, specielt Lynetteholm.

Forstadskommunerne har et enormt forspring i og med, at infrastrukturen i form af letbanen i Ring 3 er færdig i løbet af 2025-2026, således at forstadskommunerne får et kolossalt forspring i udlagte byudviklingsområder med omfattende bolig- og erhvervsbyggeri ved letbanes stationerne i de kommende år.

Lynetteholms udbygningen er planlagt til at være afsluttet i 2070. En enorm fejlinvestering med dominans af dyre private udlejningsboliger lurder i horisonten. Kan vi tillade os det på de kommende generationers vegne?

### ***Mobilitet***

Vi kan læse på side 14 i forslag til kommuneplanen, at det er et ønske at styrke cyklisme og den offentlige transport, hvilket vi gerne vil se forslag til, hvordan dette vil blive ført ud i livet med tanke på hvor meget biler og gennemkørende trafik fylder i Indre By i dag.

Der kan peges på løsninger som trafikøer og en trafikplanlægning, som reducerer behovet for bilkørsel gennem Københavns indre bydele og i stedet for tilgodeser fremme af transportformerne gang, cyklisme og kollektiv transport. Der skal i regionalt regi (Region Hovedstaden og Region Sjælland og i en kommende storregion Sjælland) arbejdes for etablering af parkeringspladser ved stationer uden

for Københavns kommunegrænse i sammenhæng med og opbygning af ny kapacitet i den kollektive transport.

Der skal også fokus på delebiler med krav om nul-emission for delebiler og bedre vilkår for ladestandere ifm delebilspladser.

Indre By har mange besøgende, hvorfor parkering til beboere skal prioriteres.

Hvordan vil grøn mobilitet og en højklasset kollektiv trafik til og fra City planlægges, når der på side 14 spalte 3 og på side 15 i forslag til kommuneplan, står at det skal være ukompliceret at flytte uden for kommunegrænsen og beholde job i kommunen?

Det skal derfor præciseres under retningslinjer, redegørelse og Stationsnær byudvikling.

<https://kp24.kk.dk/retningslinjer/overordnet-byudvikling/raekkefoelgen-for-byudvikling>

*“I forbindelse med den konkrete planlægning for byområder med højere tætheder vil der blive lagt særlig vægt på at skabe bymæssige kvaliteter, som gør områderne attraktive som arbejds- og/eller bosted, bl.a. gennem gode rammer for byliv, bebyggelsens arkitektur, byrum/friarealer m.v. “*

Vi gør opmærksom på en figur 2.7 og 2.8 på side 29 med data for henholdsvis stigning af indbyggertal, cykler og biler samt turandel 2014-2023.

Procentudregningen i figur 2.7 forkert.

Ifølge teksten til fig.2.7 handler figuren om, at antallet af biler lægger pres på byens arealer. Men eftersom teksten står på siden før og er adskilt fra figuren, betyder det at fig.2.7 kan misforstås og fremme en sammenligning af procenterne, dvs. en sammenligning af “æbler og pærer”. Det siger sig selv, at jo mere der bygges, jo flere indbyggere kommer der og dette afføder større pres på byens arealer. De nye

boliger koster mange penge at leje/eje, og mennesker med en høj indkomst har oftere bil end mennesker med en lavere indkomst.

Indre By Lokaludvalg mener, at det er andelen af cykler og biler for hver indbygger, der er interessant. Andelen af biler pr. indbygger og cykler er den samme i 2014 som i 2023.

Fordelingen af biler pr. indbygger er den samme i 2023 som i 2014, mens dette ikke gælder for cykler. Hvis man anskuer udviklingen på den måde, fører det til en konklusion om, at 2030-Målet for turandelen af kollektiv trafik næppe kan nås.

Jf. fig. 2.8:

2030-Målet for turandelen af kollektiv trafik er minimum 25%. Det betyder en forøgelse på 8 procentpoint på 7 år. I 2023 var andelen 17%.

### ***Luftforurening***

På side 34 i forslag til kommuneplanen uddybes det, hvordan luftforureningen er et problem.

- Hvordan vil dette blive brugt til at se på hvordan trafikken kan indrettes, så der er mindre gennemkørende trafik i Indre By?
- Hvordan vil indsatsen mod luftforurening påvirkes, når der står på side 58 i hvidbogen kun står, at eksisterende aftaler, som en tilladelse til vandflyvere ved havnen, der er til gene både i forhold til lyd og partikler, ikke reguleres af kommuneplanen?
- Hvordan vil kommunen styre udviklingen i Indre By, hvis de ikke tager udgangspunkt i eksisterende forhold og vi har en klimaplan, der afspejler og forbedrer vores hverdagsliv?

Kommunen kan vælge at tage kontakt til relevante statslige aktører i sager som denne.

Vi bakker op om at kommunen lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, som der står på side 15 spalte et i forslag til kommuneplanen. WHO's retningslinjer indeholder også krav til ultrafine partikler.

### ***Cykelturisme***

På side 56 i Hvidbogen står der, at emner som cykelparkering ligger under lokalplaner.

Med dette svar tager man ikke højde for, at turister i højere grad cykler og anvender lejecykler, der står i byrummet.

Dette emne er større end Indre By. Hvordan indgår forhold som disse i kommunens planlægning?

På side 21 i forslag til kommuneplanen, spalte 3 står, at cykelinfrastrukturen skal udvikles og også turister er en del af målgruppen. Vores generelle oplevelse er, at turister kan være usikre og uvante med at cykle i København, og derved kommer til at overtræde færdselsreglerne. Det bliver der i vores øjne ikke taget højde for i den nuværende strategi. Cykelturisme er en faktor i Indre By, der kan bidrage til at løse problemer, men kan også skabe udfordringer.

- Hvilke rammer og definitioner har kommunen på, hvornår cykelturisme overstiger og overbelaster Indre Bys cykel infrastruktur?

Der er i dag en stor mængde cykler fra mange forskellige typer udlejere, krydstogtskibe og hoteller.

- Hvad er vidensgrundlaget for cykelturisme, så det kan reguleres og evt. håndteres via kampagner?
- Hvilke tanker er der om den fremtidige udvikling for cykelturisme i Indre By?

Vi kan observere at cykelturisme lader til at fylde mere, på bekostning af det lokale hverdagsliv. Dette gælder både adfærd på veje og cykelstier og når de parkerer i byrummet.

Det større antal udlejningscykler kan forsvares med, at der så er færre biler og busser i Indre By og mindre luftforurening. Men det kan afstedkomme andre påvirkninger i Indre By.

Spørgsmålet er, hvad kan København og Indre By rumme. Når der tales trafik, er der fokus på færre biler, uden at man taler tilsvarende om et øget antal af cykler og behov for cykelparkering.

De 44.000 der bor i Indre By, bør inddrages i hvordan dette problem kan blive belyst, da de er direkte påvirket af udviklingen.

Overordnet er der behov for bedre og bredere cykelstier.

### ***Turisme***

Det står omtalt både forslag til kommuneplan og i hvidbogen, at der er mange turister i Indre By. Brønshøj-Husum har i hvidbogen udtrykt ønske om, at muligheder for oplevelser spredes. Christianshavn Lokaludvalg nævner også turisme.

For Indre By står der i hvidbogen på side 57-58 at man skal fremme den bæredygtige turisme, der fordeler sig i hele byen.

Men dette skal følges op af en strategi for hoteller. De ligger pt primært i et lille område i det indre København. Det kan konstateres ved en Google Map søgning. Der står i hvidbogen, at der er usikkerhed om hotelkvoter og hvordan det påvirker området, da det vil medføre mere korttidsudlejning. Korttidsudlejning er reguleret ved lov, men bliver i vores oplevelse ikke håndhævet. Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan håndteres.

På side 74 i forslag til kommuneplanen står der vedr. bæredygtig turisme, at

*“Væksten skal ske under hensyntagen til bæredygtighed og med fokus på at udvikle København til i højere grad at blive en helårsdestination. Derfor arbejdes der for, at flere turister kommer med tog, af hensyn til klimabelastning og luftforurening.”*

Vi problematiserer denne strategi på side 4 under overskriften ‘Klimaplanen’.

Vi vil her nævne at bæredygtig turisme i et lokalt perspektiv handler om at skabe en balance mellem at tiltrække turister og beskytte og forbedre det lokale miljø, kultur og samfund. Dette kræver en holistisk tilgang og langsigtet vision for at opnå succes.

Vi håber, at der fra politisk side er stor opmærksomhed på at beskytte og forbedre det lokale samfunds forhold og hverdagsliv, som også er noget som turister prioriterer højt, når de planlægger en rejse.

Vi foreslår, at følgende ændring markeret med rødt skrives ind i kommuneplanen ‘Erhvervsudvikling - Mål for Københavns udvikling side 73, spalte 3, sidste afsnit:  
*“I København skal turisme være bæredygtig, og turisme Turisme skal udvikles i balance med københavnernes hverdagsliv og komme hele hovedstadsområdet til gode. Et alsidigt erhvervsliv bidrager med liv og aktivitet i byens rum, og et attraktivt erhvervsliv understøtter handelsliv og serviceerhverv. Der skal intet gøres for at tiltrække turister til Indre By.”*

### **Skybrudssikring og stormflodssikring**

For at passe på Indre By, skal der være en plan for skybrudssikring

På side 59 i hvidbogen står der, at eksisterende bygninger er ejers ansvar. Dette påvirker Indre By, da vi ikke har nye byggegrunde.

Derfor peges der på mulighed for fællesanlæg. Men disse kan først vurderes, når den ydre kystsikring er vedtaget. Disse to forhold burde ikke hænge sammen.

Forsinkelsesveje kunne være en del af byrummene, som en mulig løsning. Det har Frederiksberg på Bülowvej.



### ***9. Om kapitel 3 i forslag til kommuneplanen: Boliger og sammenhængende by***

På side 56 i hvidbogen står der, at bygningsejere ændrer erhverv til boliganvendelse. Her skal man sikre sig, at det, der kommer i disse ejendomme, er boliger med bopælspligt. Disse boliger er ofte uden bopælspligt og bruges ofte til korttidsudlejning. I dag konverteres mange kontorer til hotellejligheder. Vi ønsker en dialog med forvaltningen om hvordan denne udvikling kan håndteres.

Det er vigtigt, at beboere i Indre By har et godt bymiljø, hvor de ikke oplever gener fra omkringliggende erhverv. Regler, rammer og vilkår for erhverv såsom arrangementer, byliv, natteliv osv. skal være klare regler og de skal håndhæves. Der skal være kontrol og der skal være en konsekvens, hvis regler, rammer og vilkår ikke overholdes.

### ***10. Om kapitel 4 i forslag til kommuneplanen: En by med erhverv og studiemiljø***

Som tidligere nævnt i dette høringssvar står der i hvidbogen på side 57, at Indre By har en særlig rolle som bymidte og udviklingen styres af private ejere.

Det er vigtigt, at der er et godt og blandet erhvervsliv i Indre By, for at vores rolle som bymidte, forbliver attraktiv. Der er i dag områder i Indre By med en høj koncentration af cafeer og natteliv, hvilket skaber gener for naboerne. Der er områder med erhverv, der er målrettet turister snarere end beboerne.

Et varieret erhvervsliv kan opnås ved, at der er mere beboelse i Indre By, hvilket vil give et mere varieret erhvervsliv i Indre By, da der er flere almindelige beboere i området. Dette sammen med en mere smal S-kategori og hvor man bruger lokalplaner til at definere hvilket erhverv, man ønsker i et område, vil give en mere bæredygtig udvikling.

### ***11. Om kapitel 5 i forslag til kommuneplanen: En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid***

I hvidbog på side 59 står der at kommunen arbejder på løbende at sikre idrætsfaciliteter og skoler til Indre By. Dette er noget der er brug for i Indre By, der har færre faciliteter til rådighed end andre bydele.

Dette kan være ved, at der i grønne områder skabes muligheder for midlertidige idrætsfaciliteter, så man kan afstemme behovet. Dette står allerede i forslag til kommuneplan, men vi vil gerne i dialog med forvaltningen for at støtte op om dette.

Fokus på begrønning af byen har flere vigtige grunde: biodiversitet, nedkøling af byen, støjreducerende, nedbørsregulerende (optager vandet), binder CO<sub>2</sub>, nedsætter vindhastigheden i byen, isolerer husene. Det skal dog afklares, hvordan man bedst bruger begrønning i byrum.

Overordnet skal kommunen huske vedligeholdelse af det, som etableres og anlægges; fx. af træer, som plantes. Områderne ved Søerne er et eksempel på et sted, hvor budgettet til vedligeholdelse og renholdelse er forholdsvis lille.

### ***12. Om Kapitel 6 i forslag til kommuneplanen: Udvikling med respekt for byens sjæl***

#### ***Bevarende lokalplaner og ejendomme i SAVE 1-4***

I forslag til kommuneplanen understreges flere steder vigtigheden af, at byens kulturarv har betydning for byens identitet.

Indre Bys fysiske kulturarv: Kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige bygninger skal beskyttes. Dette kan ske via bevarende lokalplaner/temaplaner, som fx set i Furesø Kommune <sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Furesø, temalokalplan 2024: <https://www.furesoe.dk/vaer-med/udvikling-af-furesoe/temalokalplan-for-bevaringsvaerdige-bygninger-i-landzone>

Udover Indre By lokaludvalg ønsker Amager Øst og Østerbro lokaludvalg også løsninger, der inkluderer bevarende lokalplaner.

Der skal i denne sammenhæng ses på det samlede byrum, herunder vejbelægningen og om brosten vil passe bedre ind end asfalt.

Indre By har mange kulturmiljøer, byarkitektoniske helheder og bevaringsværdige bygninger, der i disse år risikerer at blive ændret ved, at byggesager bliver godkendt som enkeltsager uden at man ser på helheden. Lokaludvalget har gennem tiden lagt mærke til, hvordan begrebet 'tilpasning' anvendes i Teknik- og Miljøforvaltningens afgørelser i byggesager baseret på en helhedsvurdering. Der er ikke transparens i skønnet/vurdering, og lokaludvalget har flere gange protesteret over afgørelserne. Derfor ser vi gerne en dialog med forvaltningen om, hvordan tilpasning vurderes og ud fra hvilke (del-) kriterier. Et eksempel på et byggeri, der er vurderet tilpasset områdets bevaringsværdier, er Åbenrå 16 (TMU, d. 10.11.2014).<sup>6</sup> Der refereres til kommuneplanens "ekstraordinære krav til den arkitektoniske udformning".

En måde at beskytte kulturmiljøer på er ved at have bevarende lokalplaner og via SAVE systemet gøre flere ejendomme bevaringsværdige.

Vi forstår det således, at ØKU's afvisning af at inkludere SAVE 4 i gruppen af bevaringsværdige ejendomme, bl.a. begrundes sig i EU Parlamentets reviderede direktiv vedr. opfyldelsen af klimamål 2050 om nul-emissions byggeri, om bygningers mindst mulige energiforbrug, og at bevaringsværdige bygninger er undtaget krav om energirenovering. Imidlertid viser Slots- og Kulturstyrelsens publikation 'Energiforbedring af fredede og bevaringsværdige bygninger', at det er muligt at energirenovere uden at ændre på husenes klimaskærm.

Vi ser frem til, at der forhåbentlig vedtages et budget for gennemgang af SAVE 4-bygninger vedr. opfyldelse af nutidens kriterier og foreslår, at der begynder med Indre By. Det vil ligge i tråd med kapitel 6, Udvikling med respekt for byens sjæl,

<sup>6</sup> <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-10112014/referat/punkt-15>

‘Mål for Københavns udvikling’, side 106. Her hæfter vi os specielt ved formuleringen i spalte 3 mht. at ny bebyggelse (forstået som nyt tilføjet byggeri fx ekstra etager, huludfyldning, tilbygning, genopførelse efter brand/nedrivning m.v., der ændrer det eksisterende) skal tilpasses områdets bevaringsværdier. Det vil også være en videreførelse af/opfølgning på KP19, ‘ Verdensby med ansvar’ side 41, hvor Indre By skulle omfattes af bevarende lokalplaner, uden at dette er blevet realiseret.

Vi foreslår desuden, at der lægges en stærk kommunikationsstrategi i fht. ejere af bevaringsværdige bygninger, således at disse bliver bekendt med de økonomiske fordele ved vedligeholdelse, (grøn) energirenovering jf. Gate 21 anbefalinger. Vi foreslår ligeledes, hvis muligt, at kommunens GIS -system kbh.kk.dk viser ejendommenes energi-mærke. Det findes på <https://old.spareenergi.dk/demo/addresses/map>.

### ***Standardiserede rammebestemmelser og bebyggelsestæthed***

På side 60 i hvidbogen, står at Indre By er undtaget standardiserede rammebestemmelser for bebyggelsen, pga. bevaringshensyn. At ændringer beror på en konkret vurdering.

Det er en smuk tanke, men det som sker er, at husejere ansøger om byggetilladelse og får lov til at få en ekstra etage på eksisterende huse.

Når en afgørelse beror på et skøn, ses ikke på det samlede byrum, og hvordan det langsomt ændres over tid ved enkelte ændringer.

På side 60 i hvidbogen er der en overordnet kommentar, at man ikke kan have standardiserede rammebestemmelser for bebyggelse i stationsnære områder i Indre By. Store dele af Indre By benyttes i dag og ligger nær stationsnære områder.

Den luftige kommentar om, at man ikke vil gøre en fremtidig udvikling umulig og vil lade den enkelte sag bero på en konkret vurdering, åbner mulighed for at Indre Bys bevaringsværdige området kan ændres. Selvom man kun ændrer eksisterende ejendomme for at understøtte grøn mobilitet, kan dette stadig ændre byrummet. Både

fordi der bygges højere, og fordi der i de fleste tilfælde ikke i tilstrækkelig grad tages hensyn til de omkringliggende bygningers stil.

På side 26: sp.1 i forslag til kommuneplan står der at, der er en planlagt tæthed er 150-180% i stationsnære områder og byudviklingsområder. Indre By har en tæthed på over 215%.

På side 60 i hvidbogen omtales højhuse. Vi er ikke tilfredse med svaret om, at et højhus defineres efter sin bymæssige kontekst, og at højhuse derfor ikke kan defineres ud fra højde og antal etager. Københavns særkende/egenart er den lave bebyggelse med 5-6 etager. Svaret kan kun forstås på den måde, at der fra politisk side ønskes et råderum/udviklingsrum for højhuse i centrum. I det mindste bør der være en definition på højde, hvad angår de historiske bydele Centrum og brokvartererne. Vi spørger os selv, om det attraktive centrum med sin egenart af 5-6 etages huse stadig eksisterer om 50 år.

Forvaltningens svar side 60 fremstår ikke tydeligt:

*“Forvaltningen vurderer, at der i bydele som Indre By, hvor de stationsnære områder ikke generelt har en lav bebyggelsestæthed, fortsat er der potentiale for omdannelse af ekstensivt udnyttede ejendomme til anvendelser, der i højere grad understøtter grøn mobilitet.”*

Svaret er uklart, men vi hører med mellemrum, at der er interesse for at bygge på fx Vesterport Banegrav. Hvis banegraven ved Vesterport skal overdækkes, skal det gøres på en ordentlig måde.

Selv om man blot ændrer eksisterende huse, kan det stadig ændre oplevelsen af byrummet, herunder give et mindre rummeligt miljø.

Indre By har i mange år trukket et stort læs og gør det fortsat. Dette læs er tungt at trække for borgerne. Vi ønsker en bydel, som imødekommer beboernes behov før andre.

Vi peger på løsninger gennem dialog og i form af lokalplaner samt reguleringer. Borgerpanelundersøgelser i Indre By Lokaludvalgs borgerpanel peger på, at beboere i dele af Indre By oplever gener ved turister og besøgende.

### ***13. Om kapitel 7 i forslag til kommuneplanen: Bydele i fokus***

Der har ikke været ændringer i dette kapitel siden den interne høring.

Der skal fortsat være fokus på, hvordan A. P. Mærsk's nye hovedkvarter og en ny bygning, hvor Palads står, påvirker området.

Dette kan være i forhold til trafik. Dette kan også være om der er grundlag for yderligere kontorer i Indre By, når mange står tomme eller konverteres til hotellejligheder.

Store projekter som en bypark i Vesterbro Passage og den Grønne Boulevard og deres trafikale- og byrumsmæssige konsekvenser, bør være en del af arbejdet med kommuneplanen.

Med venlig hilsen

Sally Mountfield,

1. næstformand i Indre By Lokaludvalg